Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11234**

18. Wahlperiode 20.02.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

A. Problem und Ziel

Die verpflichtende Einführung der weltweit harmonisierten Testprozedur zur Ermittlung der Abgasemissionen leichter Kraftfahrzeuge („Worldwide harmonized light duty test procedure“ – WLTP) ist für Neufahrzeuge auf EU-Ebene, schrittweise beginnend mit der Verabschiedung der hierzu erforderlichen Rechtsakte, voraussichtlich Ende Mai 2017 vorgesehen. Nach diesem Verfahren werden zukünftig auch die für die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer relevanten Emissionen von Kohlendioxid (CO_2) ermittelt. Um Rechts- und Planungssicherheit zu schaffen sowie die Gleichmäßigkeit der Besteuerung sicherzustellen, wird ein Stichtag zur Anwendung der CO_2-Werte nach WLTP als Bemessungsgrundlage festgelegt.

B. Lösung

Orientiert an den Festlegungen auf EU-Ebene, wonach für ab dem 1. September 2018 erstmals zum Verkehr zugelassene Personenkraftwagen die CO_2-Werte verbindlich nach WLTP zu ermitteln sind, wird dieser Stichtag ebenfalls für die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer festgelegt.

C. Alternativen

Ohne Festlegung eines verbindlichen Datums zur Anwendung der nach WLTP ermittelten CO_2-Werte liegen in der Übergangszeit bis zu deren verbindlicher Anwendung auf alle Erstzulassungen keine nach vergleichbarer Messmethode ermittelten Bemessungsgrundlagen vor. Eine sachgerechte, gleichmäßige Besteuerung wäre nicht möglich.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Mit Inkrafttreten der geänderten VO (EG) Nr. 715/2007 würde die Steuerbemessung nach WLTP bereits im Verlauf des Jahres 2017 zunächst sporadisch und ab dem 1. September 2017 nur für neue Typen wirksam. Der Gesetzentwurf bewirkt daher lediglich eine Verschiebung der Anwendung geltenden Rechts auf den einheitlichen Stichtag 1. September 2018, um Planungssicherheit und die

Gleichmäßigkeit der Besteuerung sicherzustellen. Deshalb ergeben sich keine haushalterischen Auswirkungen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, insbesondere den mittelständischen Unternehmen, entstehen keine direkten sonstigen Kosten.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 20. Februar 2017

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 27. Januar 2017 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes[1)]

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

Das Zweite Verkehrsteueränderungsgesetz vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901) wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a wird aufgehoben.
2. In Artikel 3 Absatz 2 Satz 1 wird nach der Angabe „Artikel 1 Nummer 7“ die Angabe „Buchstabe b“ eingefügt.

Artikel 2

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel *[Einfügen: Zitierung des Gesetzes zur Stärkung der Bekämpfung der Schwarzarbeit und illegalen Beschäftigung, s. BT-Drs. 18/9958]* geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

   „1. Fahrzeugen, die von der Zulassungspflicht nach § 3 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139) in der jeweils geltenden Fassung ausgenommen sind;“.

2. In § 9 Absatz 3 Satz 1 wird der Satzteil vor Nummer 1 wie folgt gefasst:

   „Für ausländische Fahrzeuge beträgt die Steuer für jeden ganz oder teilweise im Inland zugebrachten Kalendertag“.

3. § 11 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

   a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

      „Die Steuer ist bei ausländischen Fahrzeugen, die zum vorübergehenden Aufenthalt in das Inland gelangen, tageweise zu entrichten.“.

   b) Satz 3 wird aufgehoben.

4. § 12 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 3 werden die Wörter „ausgenommen in den Fällen des § 11 Abs. 3“ gestrichen.

   b) In Nummer 5 werden die Wörter „der Gültigkeit“ durch die Wörter „des Betriebszeitraums“ ersetzt.

5. In § 17 werden die Wörter „vom Hundert“ gestrichen.

6. § 18 Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

[1)] Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

„(5) Für Personenkraftwagen, auf die § 8 Nummer 1 Buchstabe b Anwendung findet, ist § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. September 2018 in folgender Fassung anzuwenden:

„b) bei erstmaliger Zulassung ab dem 1. Juli 2009 für je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einem Teil davon 2 Euro für Fremdzündungsmotoren und 9,50 Euro für Selbstzündungsmotoren zuzüglich jeweils 2 Euro für jedes Gramm Kohlendioxidemission je Kilometer entsprechend der Richtlinie 93/116/EG der Kommission vom 17. Dezember 1993 zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. L 329 vom 30.12.1993, S. 39) oder der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in der Fassung der Änderung durch die Verordnung (EU) Nr. 459/2012 (ABl. L 142 vom 1.6.2012, S. 16), das bei erstmaliger Zulassung

aa) bis zum 31. Dezember 2011	120g/km,
bb) ab dem 1. Januar 2012	110g/km,
cc) ab dem 1. Januar 2014	95 g/km

überschreitet;“.“

Artikel 3

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 2 Nummer 2 und 3 sowie Nummer 4 Buchstabe a treten am 1. Januar 2018 in Kraft.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) entwickelte weltweit harmonisierte Testprozedur zur Ermittlung der Abgasemissionen leichter Kraftfahrzeuge („Worldwide harmonized light duty test procedure“ – WLTP) verfolgt das Ziel, zukünftig realitätsnähere CO_2-Emissionswerte im Rahmen der Typgenehmigung zu erhalten. Folglich wird sich die Ermittlung der CO_2-Emissionen nach WLTP erheblich von dem derzeit maßgeblichen NEFZ-Verfahren („Neuer Europäischer Fahrzyklus“) unterscheiden. Die Kraftfahrzeugsteuer knüpft grundsätzlich an die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr an und wird für Personenkraftwagen, die seit dem 1. Juli 2009 erstmalig zugelassen werden, nach dem von den Zulassungsbehörden festgestellten CO_2-Wert des Fahrzeuges und dem Hubraum bemessen. Nach den Festlegungen auf EU-Ebene wird die Ermittlung der CO_2-Werte von Personenkraftwagen für ab dem 1. September 2018 erstmals zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge nach WLTP zwingend vorgeschrieben.

Die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer für erstmals zugelassene Personenkraftwagen anhand der von den Zulassungsbehörden übermittelten CO_2-Werte nach WLTP wird in Anlehnung an das künftige Verkehrsrecht geregelt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

1. Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes

Das Gesetz wird hinsichtlich einer Änderung des KraftStG bereinigt, die keinen Bezug zum Beginn der Abgabenerhebung nach dem Infrastrukturabgabengesetz hat.

2. Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Analog zu den Einführungsdaten des WLTP für die Erstzulassung von Personenkraftwagen wird der 1. September 2018 als Stichtag zur Anwendung der CO_2-Werte nach WLTP bei der Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer festgelegt.

III. Alternativen

Wird im Kraftfahrzeugsteuergesetz kein verbindliches Datum für die Anwendung der CO_2-Werte nach WLTP festgelegt, wirkt sich unter anderem die optionale, frühzeitige oder spätere Umstellung auf WLTP vor dem 1. September 2018 durch die Fahrzeughersteller, die von unternehmerischen Erwägungen geprägt ist, auf die Besteuerung aus. Im Übergangszeitraum kann die Gleichmäßigkeit der Besteuerung nicht sichergestellt werden, da die von den Zulassungsbehörden übermittelten CO_2-Werte bis zur verbindlichen Anwendung des WLTP nicht auf einem einheitlichen Verfahren beruhen. Der gleitende Einstieg in das ab 1. September 2018 verbindliche Verfahren wäre für Verbraucher zudem intransparent.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Für die Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (Artikel 1) und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Artikel 2) ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 105 Absatz 2 erster Halbsatz des Grundgesetzes, da dem Bund das Aufkommen aus dieser Steuer ganz zusteht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die vorgesehenen gesetzlichen Maßnahmen stehen im Einklang mit dem Unionsrecht und den bestehenden völkerrechtlichen Verträgen.

Die Verpflichtungen aus der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft werden beachtet.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Keine.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Gesetzentwurf verfolgt den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

3. Demografische Auswirkungen

Keine.

4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Mit Inkrafttreten der geänderten VO (EG) Nr. 715/2007 würde die Steuerbemessung nach WLTP bereits im Verlauf des Jahres 2017 zunächst sporadisch und ab dem 1. September 2017 nur für neue Typen wirksam. Der Gesetzentwurf bewirkt daher lediglich eine Ver-schiebung der Anwendung geltenden Rechts auf den einheitlichen Stichtag 1. September 2018, um Planungssicherheit und die Gleichmäßigkeit der Besteuerung sicherzustellen. Deshalb ergeben sich keine haushalterischen Auswirkungen.

5. Erfüllungsaufwand

5.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

5.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

5.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung ändert sich nicht.

6. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen ausgehend vom geltenden Recht durch die Regelung des Stichtages 1. September 2018 zur Anwendung von neuen CO_2-Werten nach WLTP für erstmals zugelassene Fahrzeuge keine direkten sonstigen Kosten.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

7. Weitere Gesetzesfolgen

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituation von Frauen und Männern sind keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien zuwiderlaufen.

VII. Befristung; Evaluation

Die Regelungen sollen dauerhaft wirken, so dass eine Befristung nicht in Betracht kommt.

Wegen der nicht signifikanten Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand ist eine Evaluation der Regelungen nicht erforderlich.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a)

Bei der vereinfachenden allgemeinen Anwendung von Tagessätzen für steuerpflichtige ausländische Fahrzeuge besteht kein Zusammenhang mit dem Beginn der Abgabenerhebung nach dem Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesstraßen (Infrastrukturabgabengesetz). Sie soll bereits ab dem 1. Januar 2018 in Kraft treten (siehe Artikel 2 Nummer 2 und Artikel 3 Absatz 2 des 6. KraftStÄndG). Die Vorschrift wird im 2. VerkehrStÄndG aufgehoben.

Zu Nummer 2 (Artikel 3 Absatz 2)

Das Inkrafttreten wird als Rechtsfolge der Nummer 1 angepasst.

Zu Artikel 2 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 3 Nummer 1)

Die Neufassung der Vorschrift zur Steuerbefreiung für alle Fahrzeuge, die vom verkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren ausgenommen sind, stellt im Ergebnis klar, dass auch Fahrzeuge steuerbefreit sind, die unter den Geltungsbereich der Zweiten Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vom 28. Februar 1989 (BGBl. I S. 481) fallen, die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Juni 2013 (BGBl. I S. 1609) geändert worden ist. Dabei handelt es sich z. B. um steuerbefreite Fahrzeuge mit grünem Kennzeichen, die kurzzeitig auf Brauchtumsveranstaltungen zum Einsatz kommen.

Zu Nummer 2 (§ 9 Absatz 3)

Mit der Änderung wird eine vereinfachte Besteuerung steuerpflichtiger ausländischer Fahrzeuge durch allgemeine Anwendung von Tagessätzen erreicht. In der Vergangenheit konnten die Bemessungsgrundlagen zur Anwendung der Regelsteuersätze in vielen Fällen nicht festgestellt werden. Die Änderung wird aus dem 2. VerkehrStÄndG übernommen.

Zu Nummer 3 (§ 11 Absatz 3)

Die Anpassung der Vorschrift ist zur allgemeinen Anwendung von Tagessätzen für die Besteuerung steuerpflichtiger ausländischer Fahrzeuge erforderlich (Folgeänderungen zu Artikel 1 Nummer 2), da Tagessätze bislang nur bei ausländischen Fahrzeugen anwendbar sind, die bis zu 30 Tage vorübergehend in das Inland gelangen.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a (§ 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3)

Die Anpassung der Vorschrift ist in der Folge der allgemeinen Anwendung von Tagessätzen für die Besteuerung steuerpflichtiger ausländischer Fahrzeuge erforderlich (Folgeänderungen zu Artikel 2 Nummer 3). Sie

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

gewährleistet, dass die Steuer beim Ende der Steuerpflicht wie für inländisch gehaltene Fahrzeuge ggf. zeitanteilig erstattet wird.

Zu Buchstabe b (§ 12 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5)

Im KraftStG verwendete Begriffe des Verkehrsrechts richten sich nach den jeweils geltenden verkehrsrechtlichen Vorschriften (§ 2 Absatz 2 Nummer 1). Die Anpassung erfolgt, weil für die Steuerfestsetzung im Falle eines Saisonkennzeichens der konkrete verkehrsrechtliche Betriebszeitraum und nicht die Gültigkeit des Kennzeichens maßgeblich ist.

Zu Nummer 5 (§ 17)

In der Vorschrift wird eine Rechtsbereinigung vorgenommen. Der Grad der Behinderung ist nicht in Prozent („vom Hundert“) angegeben. Eine entsprechende Änderung im KraftStG war seinerzeit unterblieben.

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe a (§ 18 Absatz 5)

Die Bemessungsgrundlagen der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen, die seit dem 1. Juli 2009 erstmals zugelassen werden, umfassen nach § 8 Nummer 1 Buchstabe b KraftStG neben dem Hubraum die Prüfwerte der CO_2-Emissionen je Kilometer. Die Ermittlung dieser Prüfwerte erfolgt zurzeit im „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ). Sie wird ab 2017 für erstmals zugelassene Personenkraftwagen der Fahrzeugklasse M_1 und leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N_1 schrittweise auf das neue WLTP-Verfahren umgestellt. Seitens der EU wird hierzu voraussichtlich im Mai 2017 eine Verordnung verabschiedet, welche die derzeit geltende VO (EG) Nr. 715/2007 ändert. Sie wird verkehrsrechtlich unter anderem regeln, dass die Ermittlung der CO_2-Werte nach WLTP ab dem 1. September 2017 für neue Fahrzeugtypen und ab dem 1. September 2018 für erstmalige Zulassungen anzuwenden ist. In der Folge wird in der Zeit von voraussichtlich Mai 2017 bis August 2018 für die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer eine heterogene Datenbasis entstehen, die zur gleichmäßigen Besteuerung ungeeignet wäre.

Die Übergangsvorschrift regelt durch Verweis auf den Rechtsstand vor dem Inkrafttreten der im Mai 2017 erwarteten Änderungsverordnung nach Artikel 14 Absatz 3 der VO (EG) Nr. 715/2007, dass für alle erstmals zugelassenen Personenkraftwagen vor der verkehrsrechtlich bestimmten Verbindlichkeit der CO_2-Werte nach WLTP als Bemessungsgrundlage der jeweils nach den maßgeblichen Vorschriften der EU gemessene oder korreliert ermittelte CO_2-Wert nach NEFZ anzuwenden ist. Hierdurch werden Rechts- und Planungssicherheit sowie insbesondere die Gleichmäßigkeit der Besteuerung gewährleistet.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 bestimmt, dass die Änderungen durch das vorliegende Gesetz grundsätzlich am Tag nach der Verkündung in Kraft treten. Lediglich die Änderungen nach Artikel 2 Nummer 2 und 3 sowie Nummer 4 Buchstabe a treten am 1. Januar 2018 in Kraft.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.